

Expertise Fußverkehr - Haltern am See

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Sachbearbeiter: Bernd Herzog-Schlagk

Stand 02. August 2022



(Foto 001)

Für die Innenstadt liegt bereits ein recht detailliertes städtebauliches Entwicklungskonzept aus dem Jahre 2019 vor.¹ Derzeit befindet sich ein städtebauliches Verkehrskonzept in Arbeit, dessen bisheriger Entwurf dem Radverkehr eine besondere Bedeutung zukommen lässt, „da Haltern am See seit 2006 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) ist“. Der Fußverkehr ist allerdings im bisherigen Entwurf nicht näher ausgeführt.² Bei der Betrachtung der Netzstruktur in der Innenstadt wird der Fußverkehr neben dem MIV, dem Radverkehr und dem Busverkehr gar nicht erst aufgeführt.³

1



Am 1. Januar 2022 trat das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in Kraft. Es „gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist [...]“⁴ In diesem Gesetz ist festgeschrieben: „Im Rahmen bestehender oder künftig zu entwickelnder Mobilitätskonzepte soll dem Fußverkehr eine größere Bedeutung eingeräumt werden. Abweichungen von diesem Grundsatz sind gesondert zu begründen.“⁵

Insofern ist dieser Check nicht als eine detaillierte Mängelanalyse, sondern als eine unterstützende Maßnahme im Sinne einer im Entwicklungskonzept empfohlenen „fachlichen Expertise“ konzipiert.⁶

Vorgehensweise

Grundlage einer ersten Begehung am 19. Mai 2022 speziell aus der Fußverkehrssicht nach der Methode: „Blitzlicht“⁷ war die Planskizze einer Bewerbung um einen Fußverkehrs-Check an das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW mit zwei vorgeschlagenen Routen vom Bahnhof zur Innenstadt sowie in der Innenstadt und an deren östlichem Rand.⁸

In einem Gespräch mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachbereichs 61 Planen und Wirtschaftsförderung⁹ am darauf folgenden Tag wurde das Interesse an Eindrücken zu folgenden Abschnitten konkretisiert:

1. **Das Bahnhofsumfeld, Seite 3** (ab 003),
2. **Die angedachte Promenade zur Innenstadt, Seite 8** (ab 026),
3. **Die Erreichbarkeit des Südufers am Haltener Stausee von der Innenstadt, Seite 19** (ab 071) bzw.
4. **Die Erreichbarkeit des Südufers am Haltener Stausee direkt vom Bahnhof aus, Seite 28** (ab 111),
5. **Die Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums Haltern am See vom Bahnhof, Seite 33** (ab 137) sowie
6. **Weitere Straßenabschnitte bzw. Örtlichkeiten, die im Rahmen der Begehungen aufgefallen sind, Seite 37** (ab 157).

Danach erfolgte eine zweite Begehung, um die besprochenen weiteren Straßenabschnitte beispielhaft einzubinden und die Route für eine erweiterte Ortsbegehung vorzubereiten.

Am 11. Juli 2022 wurde dann ein Fußverkehrs-Check nach der Methode „Wetterleuchten“¹⁰ durchgeführt, an dem 13 Personen aus der Stadtverwaltung, vom Seniorenbeirat, der Polizei, aus vier in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien sowie Vertreter von FUSS e.V. aus zwei Nachbarstädten teilnahmen. Vorgesehen war ein Rundgang mit der Betrachtung von maximal zwölf Örtlichkeiten, von denen drei wegen der Zeitfestlegung von insgesamt 90 Minuten nicht angesehen werden konnten. An der Route vom Bahnhof zur Innenstadt fanden teilweise sehr ausführliche Diskussionen statt, die im folgenden Text mit dem Hinweis „Fußverkehrs-Check“ wiedergegeben werden. Auffallend war, dass von den Beteiligten drei Personen fast alle Vorschläge abgelehnt haben. Weitere zwei Personen verwiesen darauf, dass man erst einmal die Planungen abwarten sollte, obwohl es bei der Begehung einzig und allein um Vorschläge und Ideen ging, die dann möglicherweise in das Planungsverfahren einfließen können.

An erster Stelle eine grundsätzliche Empfehlung für die Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie für das Stadtmarketing:

002 ■ **Die Stadt Haltern am See sollte**

- die Wellenform und
- die Farbe hellblau¹¹

konsequenter und damit auch durchgängiger als ein Alleinstellungsmerkmal einer Stadt „am See“ und gleichzeitig als touristisches Leitsystem für das Zu-Fuß-Gehen einsetzen. Damit ließen sich möglicherweise auch Querungsanlagen besser verdeutlichen und zusätzliche Wegweisungen ersparen.



(Foto: Lippspieker siehe ab 076)

1. Das Bahnhofsumfeld

003 Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks kritisiert wurde der nicht barrierefreie Abgang von der Bahnsteigplattform Gleis 1. Im Hintergrund sichtbar ist ein Trampelpfad an der begrüneten Böschung.



004 Aber auch der ist nicht barrierefrei. Dennoch wird dieser Abgang für das zügige Verlassen des Bahnhofes von zahlreichen Fahrgästen bevorzugt, die nicht erst durch das Bahnhofsgebäude gehen möchten.



005 Erst ganz am Ende des Bahnsteiges (Süd-West) befindet sich eine Rampe.



006 Sie ist nirgends angezeigt und auch nicht besonders attraktiv. Der gesamte Bereich wirkt derzeit vernachlässigt.



007 Immerhin sind die Bahnhofs-Toiletten angezeigt, sogar mit Öffnungszeiten, doch leider zur angegebenen Zeit geschlossen. Der gesamte Bereich ist allerdings in der Planung als neue Radstation ausgewiesen.

008



- 009 Auf der anderen Seite des Bahnsteiges Gleis 1 (Nord-Ost) befindet sich eine für diese geringe Abstufung sehr aufwändig gestaltete Rampe.
- 010 Wenn man die gegenüberliegenden Bahnsteige durch das Empfangsgebäude erreichen möchte, ist dies direkt nur über die Unterführung möglich. Der vorhandene Fahrstuhl ist nicht zu sehen und nur über die entfernt liegende Rampe (siehe Abb. 5+6), den gesamten Bahnsteig Gleis 1 und über die zweite Rampe (Foto 9) erreichbar. Der direkte Zugang ist verschlossen.
- 011 Der Fahrstuhl an der Rückseite der Treppe hat wiederum keinen Zugang zum Empfangsgebäude. Barrierefrei ist er nur umständlich über die Rampe (Foto 009), den gesamten Bahnsteig Gleis 1 und über die zweite Rampe (Fotos 005+006) erreichbar.
- 012 Der einzige Zweck der beiden Zaunteile scheint es nur zu sein, den verwehten Schmutz zu sammeln.
- 013 **Der Durchgang sollte unbedingt geöffnet werden. In diesem Zusammenhang ist die barrierefreie Wegeführung ab Ausgang des Bahnhofsgebäudes zu allen Bahnsteigen anzuzeigen und die Leitlinien für Sehbehinderte sind entsprechend anzupassen.**



In dieser Fragestellung herrschte große Einigkeit bei den Beteiligten am Fußverkehrs-Check.

- 014 Der Bahnhof Haltern ist also auf drei Wegen erreichbar bzw. zu verlassen:

Erstens, und diesen Weg wählen ganz sicher die meisten Gäste des Ortes, über das durchaus ansprechend gestaltete, aber doch recht leblose Bahnhofsgebäude.



- 015 Zweitens über die Treppe (Foto 003), den Trampelpfad (Fotos 003+004), die Unterführung (Foto 010) bzw. die Rampe (Fotos 005+006) südwestlich am Bahnhofsgebäude vorbei.



- 016 Und drittens über die Rampe (Foto 009) oder den Fahrstuhl (Foto 011) nordöstlich am Bahnhofsgebäude vorbei.



5

Diese drei Wegeführungen sollten möglichst möblierungsfrei in Richtung Stadtmitte gehalten werden.

Das ist derzeit nicht der Fall:

- 017



Ganz im Gegenteil liegt der derzeitige Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) nicht in den bevorzugten drei Laufrichtungen. Wenn man aber die Stadtmitte mit einer Stadtpromenade anschließen möchte, sollten insbesondere an dieser Stelle Überlegungen angestellt werden, wie man das angestrebte Ziel möglichst selbsterklärend umsetzen kann.

017 Zurück noch kurz zum Bahnhofsvorplatz (Roost-Warendin-Platz): Die Sanierung und Gestaltung wurde erst im Jahr 2021 abgeschlossen. Er bietet Gästen, Reisenden und Pendlern im Verhältnis zu vielen anderen Städten in Deutschland einen durchaus angenehmen Anblick. Die städtische Infotafel weist bereits die Farbe hellblau in Kombination mit dem Dunkelblau des Stadtwappens auf.

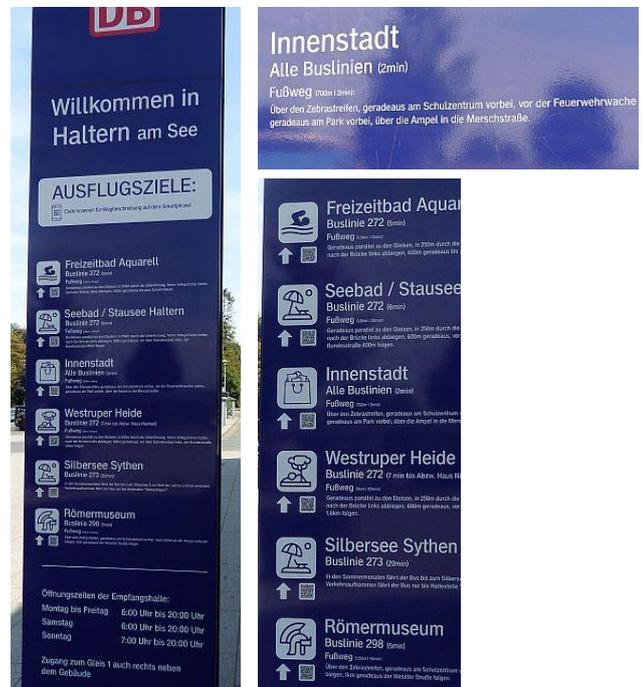


Die Übersichtskarte sollte unbedingt ergänzt werden durch eine Wegeskizze für die Wegeanbindungen zu Fuß und mit dem Rad, in einem größeren Maßstab sowie mit Maßstabs- und Entfernungsangaben.¹²

An anderen Stellen in der Stadt befinden sich bereits bessere Karten (siehe 001).

018
019
020 Die Übersicht der möglichen Ausflugsziele ist vorbildlich.

Leider werden die verwendeten Symbole dann nicht in der Wegweisung weiterhin verwendet.



Die Informationen am Bahnhof sind angemessen. Obwohl die Entfernungsangaben gerade für Zu-Fuß-Gehende wichtig sind, fehlen sie hier auf dem Wegweiser.

6

021 **Die Wegweisung für Fußwege ist insgesamt in der Stadt sehr lückenhaft und es fehlen mitunter die im Regelwerk empfohlenen Angaben der Entfernungen in Meter oder Gehzeit.**

„Einladender wirken häufig Minutenangaben, wenn z.B. statt einer Distanz von 1 km eine Gehzeit von 15 Minuten angegeben wird.“¹³



Die Angabe in Minuten wurde trotz der Aussage im entsprechenden Regelwerk von immerhin fünf Teilnehmern des Fußverkehrs-Checks vehement abgelehnt.

- 022 Eine Wegweisung in Richtung Stadtmitte ist zwar vorhanden, aber im Gegensatz zur Fahrradwegweisung leicht zu übersehen.

Die Notwendigkeit der grundsätzlichen Verbesserung der Wegweisung wurde von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Fußverkehrs-Checks nicht infrage gestellt. Es wurden sogar mehrere Wegweiser zur Innenstadt vorgeschlagen und ein QR-Code für eine Handy-Navigation.



- 023 Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist leider nach heutigen Erkenntnissen nicht besonders klimagerecht:

Es fehlen für die Mittagssonne Schattenplätze außerhalb der Sitzplätze am Café, eine kleine Wasserstelle und zumindest ein Trinkwasserspender.

(Beispielfoto Salzburg)

- 024 Da die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes ein zentrales Thema im Rahmen der Entwicklung des Verkehrskonzeptes darstellt, wird vorausgesetzt, dass

öffentliche Toiletten und eine Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit insbesondere für Gäste vorgesehen sind und man sich bemüht, auch das Bahnhofsgebäude wieder aufzuwerten und zu beleben.



Die Fragen zur Platzgestaltung wurden während des Fußverkehrs-Checks sehr kontrovers diskutiert. Vier Beteiligte haben den Vorschlag eines Wasserspenders abgelehnt, zwei hielten mehr Schatten für nicht notwendig. Die Mehrheit aber sprach sich für eine deutlichere Begrünung und mehr Bäume aus. Im Übergang zu ausgewachsenen Bäumen wurde ein Sonnensegel ins Gespräch gebracht, so wie es andere Bahnhofsvorplätze bereits haben.

Bei diesem Check sollte es aber in erster Linie um die Wegeführung gehen:

- 025 Die Skulptur „Die Taucher“ und die geschwungenen Bänke auf dem Bahnhofsvorplatz fordern dazu heraus,

das Konzept der Wellen und der hellblauen Farbe aus dem Weg Lippspieker (siehe 002) bereits hier anzusetzen und möglicherweise sogar in der Bodenfläche so zu integrieren, damit der direkte Weg zur Holtwicker Straße „geöffnet“ wird.

Interessanterweise hat dieser Vorschlag mit zehn Zustimmungen bei einer Ablehnung den höchsten Zustimmungsgrad aller Fragestellungen erhalten.



2. Die angedachte Promenade zur Innenstadt

Vom Bahnhof Haltern am See führen drei Straßenzüge zur Innenstadt, Die Holtwicker Straße/Koeppstraße im Westen, die Bahnhofsstraße in der Mitte und der Bahnhofszufuhrweg/Recklinghäuser Straße im Osten. Die beiden erstgenannten sind mit ca. 550 Metern gleich lang, die letztgenannte ist etwa 100 Meter länger. Bereits im ISEK wird der westlich gelegene Straßenzug als „Stadtpromenade Holtwicker Straße“ hervorgehoben: „Es soll eine grüne Achse mit hohen Freiraumqualitäten zwischen Bahnhof [...] und dem Zentrum entstehen, eine Verbindung, die als städtische Promenade fungiert und die zugleich ihrem Ruf als Fahrradstraße gerecht wird.“¹⁴

- 026 Das aber ist auch die planerische Herausforderung, für die promenierenden Zu-Fuß-Gehenden als den eindeutig langsameren und auch gefährdeten Verkehrsteilnehmern einen durchgängig verkehrssicheren Weg zur Innenstadt zu ermöglichen. Durch das Schulzentrum in der Holtwicker Straße gibt es zumindest zeitweise einen erheblichen und auch sehr schnellen Radverkehr.



(Foto: Dr.-Conrads-Straße)

- 027 Zurück zum Bahnhofsvorplatz: In der Holtwicker Straße steht für eine Fahrradstraße mit Busnutzung ausreichend Straßenbreite zur Verfügung.



(Blick zum Bahnhof: Straße und derzeitiger westlicher Gehweg)

- 028 **Die Stadtpromenade Holtwicker Straße sollte unbedingt in Trichterform zu den drei Bahnsteigzugängen führen (Foto 017), sodass man es, den Bahnhof verlassend, wie ein grünes Tor zur Stadt empfindet.**



Dafür bedarf es kaum wesentlicher Maßnahmen, lediglich in der mittleren Bepflanzung. Der vorhandene Baum kann durchaus in der Mitte der breiteren Promenade stehen bleiben.

Diesem Vorschlag wurde mit großer Mehrheit im Rahmen des Fußverkehrs-Checks zugestimmt. Nicht ganz so einhellig waren die Meinungen zur Fußgängerführung über die Annabergstraße. Obwohl der Kraftfahrzeugverkehr an allen Besichtigungsterminen schwach war, stand zufällig am Folgetag nach dem Fußverkehrs-Check in den Medien: „Wenn an der Annabergstraße und am Bahnhof weiter gebaut wird, bricht der Verkehr zusammen.“¹⁵ Obwohl diese Formulierung in der verkehrspolitischen Diskussion nicht unüblich ist und in den wohl allermeisten Fällen die Vorhersage nicht eingetroffen ist, wird hier offensichtlich mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet.

- 029 **Der derzeit seitlich in die Annabergstraße versetzte Fußgängerübergang sollte allerdings in die Gehrichtungen integriert werden.**

Diesem Vorschlag stimmten acht Beteiligte am Fußverkehrs-Check zu, drei sahen dies nicht als notwendig an und zwei enthielten sich der Stimme. Die Vorschläge im einzelnen waren, die Zebrastreifen farbigen - nichts ist unmöglich (siehe Beispiel-Foto aus Salzburg) -, zwei Fußgängerüberwege oder einen deutlich breiteren Fußgängerüberweg mit Richtungsführung auszuführen. Ins Gespräch gebracht wurde ein weiterer Fußgängerüberweg direkt in Richtung ZOB. Eine Verbreiterung wurde von zwei Beteiligten als nicht zulässig bezeichnet.



- 030



- 031 Dieses Argument ist nicht korrekt, weil im Regelwerk lediglich als absolutes Mindestmaß eine Breite von 3 Metern und im Regelfall von 4 Metern, aber keine Breitenbegrenzung angegeben wird. Dies ist leider wenig bekannt. Auch müssen die Markierungen nicht zwingend rechtwinklig zur Fahrtrichtung angelegt werden, sondern „möglichst“, d.h. auch hier gibt es einen Entscheidungsspielraum¹⁶ (siehe Beispiel-Foto aus Rendsburg), Fußgängerüberwege in Gehrichtung auszuführen.



- 032 **Eine Alternative zu den für den Fußverkehr quer verlaufenden weißen Streifen des Fußgängerüberweges wären hellblaue Streifen in Gehrichtung. Sie würden selbsterklärend den Weg in die Innenstadt weisen und dem generellen Wegweisungsvorschlag entsprechen.**

(siehe 002)



Wenn sie zur Mitte des Überganges breiter werden, haben sie zusätzlich noch eine optische Bremswirkung für den Kraftfahrzeugverkehr. Solcherart blaue Längsstreifen würden den Vorrang des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik der Stadt optisch dokumentieren. Sie wären derzeit ein Alleinstellungsmerkmal und sind nach der StVO nicht ausgeschlossen.¹⁷

Dieser Vorschlag war offensichtlich den Beteiligten am Fußverkehrs-Check so neu, dass er geradezu eine „Schockwelle“ auslöste: 10 Ablehnungen, eine Enthaltung und zwei „ja, ausprobieren“. Der Hinweis, dass diese Markierung nicht der StVO entspricht, d.h. dass er dort nicht als Verkehrszeichen aufgeführt wird, ist völlig korrekt. Sie kann aber dennoch eingesetzt werden, weil sie der StVO nicht widerspricht. Aber auch das ist möglich:



Foto:
Burkhard Horn, Geismer Land-
straße

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/.../das-goettinger-doppel-zebra>

Außer einer LSA-Regelung gibt es in der Straßenverkehrsordnung keine Regelung mit Vorrang für den Radverkehr. Die zunehmende Zahl von Fahrradunfällen an Fußgängerüberwegen hat zu Überlegungen geführt, wie auch die Radfahrer hier besser geschützt werden können. Deshalb wurde der sogenannte „Göttinger-Zebra“ entwickelt: Die querende Radspur wird in die Mitte des verbreiterten Fußgängerüberweges eingefügt, um die Radfahrenden dazu zu bewegen, den Fußgängerüberweg nicht an der Seite zu schneiden, sondern bewusst in der Mitte der Querungsstelle zu nutzen. Diese Radführung ist in den Regelwerken (noch nicht) vorgesehen, hat sich aber in der Praxis unfallmindernd ausgewirkt und wird als möglicher Baustein im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes des Bundesverkehrsministeriums sogar hervorgehoben.

■ **Der dringende Wunsch für eine Verbesserung der Situation war im Rahmen des Fußgänger-Checks deutlich vorhanden, für die konstruktive Umsetzung muss unter Einbeziehung alle Nutzergruppen nachgedacht werden.**

■ **Dem FUSS e.V. erscheint der „Göttinger-Doppel-Zebra“ mit einer trichterförmigen Ausweitung der Markierung durchaus als ein möglicher Weg, Zu Fuß Gehende und Radfahrende sicher und konsequent in Richtung Stadtpromenade zu führen.**

10

034 ■ **Für die Weiterführung der Stadtpromenade und der Fahrradstraße wird der Alternativ-Vorschlag zum Verkehrskonzept als einzige Möglichkeit angesehen, einen Promenadencharakter des Straßenzuges zu erreichen.¹⁸**

Dabei müssen allerdings alle Zu- und Abgänge zu den Fahrradabstellanlagen des Gymnasiums und der Realschule als Querverbindung berücksichtigt werden, was in der Skizze noch nicht der Fall ist.

■ **Es ist dafür Sorge zu tragen, dass es nur an drei Stellen eine gebündelte Querung der Promenade durch Radfahrer gibt. Empfohlen wird an diesen Querungsstellen über die Promenade hinweg das Auftragen von zwei Fußgängersymbolen im Promenadenbereich sowie mindestens zwei blaue Streifen (vgl. 032) in Radspurbreite neben den Promenadenrändern. Alternativ könnten auch Längsstreifen im Gehwegbereich aufgetragen werden.**



Diesen Vorschlägen gaben nur 6 Beteiligte am Fußverkehrs-Check ihre Zustimmung, bei 4

Enthaltungen und 3 grundsätzlichen Ablehnungen. Es wurde deutlich, dass die Beschlusslage der Stadtverordneten noch nicht verankert ist oder auch abgelehnt wird und man auf Stadtebene offensichtlich noch nicht darin übereinstimmt, dass die Holtwicker Straße zur Stadtpromenade umgebaut werden soll. Das war für den Fußverkehrs-Check-Ausrichter überraschend, weil diese Kernaussage den gesamten Check tangiert.

035



11

Der FUSS e.V. hält als Fachverband das bisherige Konzept der Stadtpromenade für eine sehr gute Idee und die vorhandenen Flächen auch für überaus geeignet. Er würde sich auch weiterhin dafür einsetzen.

036

Drei konkrete Vorschläge zur Wegeführung wurden eingebracht: Nur zwei Wegequerungen vorzusehen und diese nicht mit blauen Streifen, sondern mit einem Fußgängerüberweg mit StVO-Vorrang vorzusehen (siehe Foto 042) sowie das Drängelgitter auf der Seite der Schulen generell zu entfernen. Die notwendige Anzahl der Querungsstellen sollte durch eine genauere Bedarfs-Analyse in Absprache mit den Nutzerinnen und Nutzern aus den Schulen festgelegt werden. Selbstverständlich sind auch Fußgängerüberwege möglich, zumal sie einen besseren rechtlichen Rahmen bieten.



037

Zur Frage der Drängelgitter gab es seitens des FUSS e.V. Zurückhaltung, weil wir uns schlichtweg nicht vorstellen können, dass im Rahmen der Neugestaltung eine derartige überholte Einrichtung erhalten oder verschoben wird.



- 038 In der Holtwicker Straße bietet sich die Fahrradstraße in der Tat auf der östlichen Seite an und die derzeitige Fahrradstraße kann aufgelassen werden.

Im Promenadenbereich sollten in möglichst geringen Abständen Bänke, Stühle und auch mal ein Tisch aufgestellt werden,

Die Promenade im Mittelbereich wurde aufgrund der Schattenlage ausdrücklich von einigen Beteiligten am Fußverkehrs-Check begrüßt.

- 039 **Es ist zu überlegen und zu prüfen, ob nicht zumindest in Teilen eine sogenannte Umweltspur eingerichtet werden kann, ausschließlich für Fahrräder und Busse.**

Dieser Vorschlag zur Prüfung wurde aufgegriffen, nur eine Person lehnte sie ab.

- 040 **Für die Haltestelle bietet sich ein Buskap an.**

Der Buskap war nicht allen Beteiligten am Fußverkehrs-Check als Infrastruktur-Baustein bekannt. Letztlich entschieden sich 8 Beteiligte dafür, drei lehnten ihn als unnötig ab und zwei Personen enthielten sich. Ein wichtiger Hinweis war, dass man die Wegeführung vom Schulhof zum Buskap sicher führen sollte.

- 041 Im Gegensatz zum Alternativ-Vorschlag (siehe Skizze 034) ist die nach Osten abbiegende Koeppstraße voraussichtlich zu schmal für die notwendige Aus- und Einfahrt von Feuerwehrfahrzeugen, um die Promenade nördlich daran vorbeizuführen. Es wird notwendig sein, weiterhin den Gehweg auf der südlichen Straßenseite zu nutzen.



(Im Foto Umweltspur Untere Laube in Konstanz)

(Wie z.B. in der Hagenstraße in Marl)



- 042 **Dann wäre hier eine Querung über die Fahrradstraße notwendig, die auf jeden Fall für die Fußgänger gesichert sein muss. Empfohlen wird ein Fußgängerüberweg, der (allerdings im Gegensatz zum Foto von der Stadt Mönchengladbach) nur 10 cm breite Streifen haben sollte.**

In Mönchengladbach wird dieser Radweg „Blaue Route“ genannt. In Haltern am See wäre es gemäß der Empfehlung (siehe 002) sinnvoller, dass

- die blauen Streifen seitlich vom Fußgängerüberweg angebracht wären. Alternativ wäre es natürlich möglich, die blauen Längsstreifen konsequent auch hier über die Fahrradstraße zu legen.**

Dieser Vorschlag wurde von 8 Beteiligten am Fußverkehrs-Check positiv bewertet, bei drei Ablehnungen und zwei Enthaltungen. Letztlich ist der vorhandene Fußgängerüberweg lediglich von der westlichen Seite der Holtwicker Straße auf die östliche Seite zu verschieben:



- 043
044



13

- 045 **In der Koeppstraße ist zu überlegen, ob der Gehweg im Sinne einer Fortsetzung der Stadtpromenade am Rand eine überschaubar hohe Bepflanzung erhalten kann.**

Diesem Vorschlag schlossen sich lediglich 3 Beteiligte an, bei 2 Ablehnungen und 8 Enthaltungen.



- 046 Die Empfehlung, den Weg hinter der Feuerwehr auf die Nordseite der Koeppstraße und die Zuwegung zur Sparkasse zu führen, um dann über die Dr.-Conrads-Straße den Kardinal-von-Galen-Platz einzubinden, wurde mehrheitlich abgelehnt.



047 Stattdessen wurde vorgeschlagen, den südlichen Gehweg der Koeppstraße noch ein Stück weiter zu nutzen, um dann direkt auf den Kardinal-von-Galen-Platz einzuschwenken.



048 Weitgehende Einigkeit bei zwei Gegenstimmen bestand im Rahmen des Fußverkehrs-Checks darin, den Übergang in der Koeppstraße in Höhe der Litfasssäule einzurichten. Einzuwenden ist, dass dadurch derzeitige Parkflächen auf der Südseite benötigt werden und der zentrale Weg nicht am Einzelhandel vorbeiführen würde.



049 Aber der Gehweg auf der Südseite ist eng und weniger attraktiv. Da die derzeitige Fahrradstraße aufgrund der angebotenen Parkmöglichkeiten aber auch als Durchfahrtsstraße durch den Kraftfahrzeugverkehr frequentiert ist, wurde die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs mit Zeichen 325.1 und 325.2 StVO in Erwägung gezogen.



050 Möglich wäre auch eine komfortable Gehwegüberfahrt¹⁹ (Beispielfoto aus Rendsburg), kombiniert mit einem Verkehrsberuhigten Bereich oder dem Erhalt der Fahrradstraße. Angesprochen wurden zudem drei Fußgängerübergänge an der Einmündung der Dr.-Conrads-Straße in die Koeppstraße.



■ Grundsätzlich muss es, wenn die Fortsetzung der Stadtpromenade unter Einbeziehung des Kardinal-von-Galen-Platzes umgesetzt werden soll, an dieser Stelle eine möglichst gesicherte Fußgängerführung geben.

051 Litfasssäulen gehören historisch zum Stadtbild und deshalb sollte diese, auch wenn sie erst einmal den Blick verstellt, erhalten bleiben.



- 052 Vorhanden ist ein Weg seitlich am Kardinal-von-Galen-Platz entlang, der aber nicht sehr attraktiv ist.



- 053 Durch die aufgerissene Pflasterung ist der Weg nicht mehr barrierefrei und ohnehin überholungsbedürftig.

Es wird empfohlen, diesen Wegabschnitt aufzulassen und als Abschränkung zu den Querparkern in der Koeppstraße mit Hecken zu begrünen. Die neue Wegeführung könnte um 2 bis 4 Meter nach Westen versetzt geschlängelt zum Übergang Rochfordstraße führen.



- 054 Dem Kardinal-von-Galen-Platz bzw. -Park ist als größter Grünanlage in der Innenstadt im ISEK ein eigenes Kapitel gewidmet. Er soll umgestaltet und stärker an die Innenstadt angebunden werden.²⁰ Im Verkehrskonzept-Entwurf ist er in die Grünvernetzung zwischen Bahnhof und Innenstadt einzubeziehen.²¹ Deshalb sei hier nur angemerkt,



In Richtung Bahnhof / in Richtung Innenstadt:

- dass die Wegeführung im Kardinal-von-Galen-Park auf der Südseite von der Dr.-Conrads-Straße zum Übergang über die Rochfordstraße zur Merschstraße (Innenstadt) linienförmig aber dennoch ziemlich direkt geführt werden sollte.**

Aus dem ISEK: „Der Kardinal-von-Galen-Park soll zu einem Aushängeschild und Bindeglied zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt umgestaltet werden.“²²

- Unser Anliegen wäre es, diesen doch sehr kleinen und überschaubaren Park nicht zu überfrachten.²³**



Bürgerbeteiligungen und ambitionierte Grünplaner neigen mitunter zu einer Übernutzung von Flächen, die letztlich nicht zu einer harmonischen Einheit führt. Diese Grünfläche ist schon jetzt angenehm zu begehen. Deutlich wichtiger, aber gleichzeitig auch schwieriger zu lösen, ist die Vorgabe, den Park zu einem Bindeglied zu machen. Auf der südwestlichen Seite ist dies noch relativ einfach umzusetzen, auf der nordöstlichen Seite stößt der Park direkt an die frequentierte Bundesstraße B58 Rochfordstraße.

- 056 „Die Straße trennt durch ihre Verkehrsdominanz die Altstadt von der Grünfläche und den angrenzenden Quartieren. Ziel dieses Konzepts ist es jedoch den Park aufzuwerten, ihn in das Zentrum zu integrieren und die Innenstadt zu erweitern. [Es ist zu prüfen, wie der Bereich aufgewertet [...], die Trennwirkung der Straße abgemildert [und] wie die Überwege für Fußgänger verbessert [...] werden können.“²⁴



- 057 Bisher wird die Stadt über diese Furt mit einer nicht besonders einladenden Wand im Hintergrund erreicht.

- 058 Neben den roten Signalen steht nicht „Signal kommt“, sondern bezeichnenderweise „Warten“.



- 060 Es folgt ein kurzer, aber kaum angenehm zu nennender Gehwegabschnitt...



- 061 ... um auf den verkehrsberuhigten Bereich Merschstraße zu stoßen.



- 062 Radfahrende können dagegen aus der Fahrradstraße (Koeppstraße) kommend, direkt in den verkehrsberuhigten Bereich einfahren und sie tun das mitunter auch in einer unangemessenen Geschwindigkeit.



Für die Problemlage für das Zu-Fuß-Gehen:

1. teilweise zu lange Wartezeiten an den LSA,
2. unattraktiver Innenstadtzugang bzw. Zugang zum Kardinal-von-Galen-Park,
3. keine direkte Gehwegverbindung auf der südwestlichen Gehwegseite der Rochfordstraße,
4. für tatsächliche und optische Trennwirkung gibt es bisher nur wenige Lösungsangebote und es wird auch keine ideale Lösung geben.

- 063 Der häufigste Lösungsansatz, die Reduzierung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf der Rochfordstraße ist nicht zielführend, wenn die Lichtsignalanlagen beibehalten werden. Einige Vorschläge zur Diskussion:

■ Die im Bild rechte Furtbegrenzung wird bis kurz vor die Lichtsignalanlage versetzt und die linke Furtbegrenzung entfällt.



- 064 ■ Desgleichen entfallen die im Bild linke Furtbegrenzung und alle anderen Leitlinien in diesem jetzt über die gesamte Kreuzung verbreiterten Übergangsbereich.



- 065 ■ Die kleine Grüninsel auf der Seite des Kardinal-von-Galen-Platzes und die dort aufgestellten Schilder werden entfernt und die Kurve wird verengt.



- 066 ■ Die Fußgänger-Sperrkette Koepfstraße Ecke Rochfordstraße wird entfernt und stattdessen wird im Verlauf der Hauskante auf die Fahrbahn in der Fahrradstraße eine Wartelinie angebracht und die LSA wird nach vorne gezogen.



- 067 ■ Die-Fußgänger-LSA in Gehwegrichtung auf der nordöstlichen Straßenseite der Rochfordstraße auf beiden Seiten und die mittlerweile verwitterten Leitlinien auf dem Gehweg werden entfernt und die Wartelinie für die Aufstellfläche kann etwas näher an die Lichtsignalanlage herangeführt werden.

Mit diesen Maßnahmen ließen sich die Fußwege verkürzen sowie die Verkehrsfläche für den Kraftfahrzeugverkehr etwas reduzieren, ohne Auswirkungen auf den fließenden Verkehr.



- 068 **Es sollte darüber nachgedacht werden, ob solche Parkstände in einer Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt sein müssen, wenn es darum geht, die Trennwirkung dieser Straße zu vermindern.**

Die Lichtsignalschaltung ließe sich optimieren, wenn die Fahrspuren verengt werden könnten.

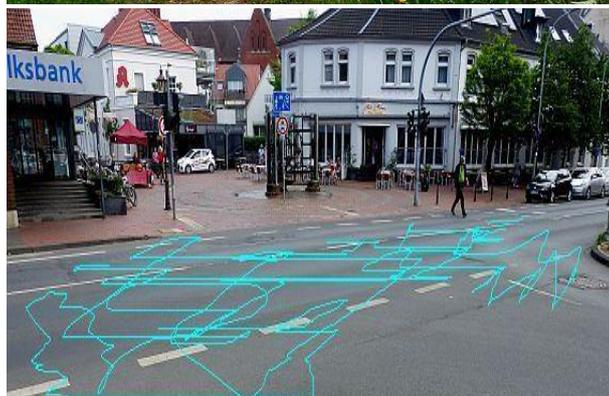


- 069 Eine Rundum-GRÜN-Schaltung würde eine dritte Phase GRÜN für die Fahrzeuge aus der Koeppstraße erforderlich machen und damit wiederum die Wartezeiten verlängern. Aber bei GRÜN für die Querung der Rochfordstraße und damit der Hauptgehrichtung würde man als Fußgänger eher schräg zwischen Kardinal-von-Galen-Platz gehen, ohne eine Diagonalquerung einzuführen.



- 070 **Deshalb ist zu überlegen, ob die Querungsflächen nicht auch mit einem hellblauen Raster unterlegt werden könnten.**

Dabei sollte die Radverbindung aus der Koeppstraße nicht hervorgehoben werden, um die Geschwindigkeit bei Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich (Schrittgeschwindigkeit) zu reduzieren und nicht optisch zur schnelleren Durchfahrt zu motivieren.



Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks sind wenige Beteiligte bis zur Verbreiterung der Furt (Foto 063) mitgegangen, dann aber nahmen „schwer vorstellbar“ und „nicht durchsetzungsfähig“ die Oberhand. Nur eine einzige Person bekannte sich auf dem Fragebogen positiv zum Farbraster, das es mittlerweile in zahlreichen europäischen Städten gibt. Hier zeigte sich die große Diskrepanz zwischen den bereits beschlossenen Zielvorgaben (ISEK 2019, siehe z.B. Text neben Foto 56) und dem Elan, auch ungewöhnliche Infrastrukturmaßnahmen in Erwägung zu ziehen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz gilt natürlich nicht für Bundesstraßen, hier sind in der Tat Mut und Durchhaltekraft notwendig und die Einbeziehung der Landesgremien. Aber allein eine etwas verlängerte Grünzeit für den Fußverkehr wird die Situation an diesem Knotenpunkt nicht verbessern und die Stadt nur unwesentlich näher zum eigenen Ziel führen, die Trennwirkung der Straße zu mildern. Dieser Übergangsbereich ist städtebaulich ein zentraler Punkt und er sollte prioritär angepackt werden!

Die folgend dargestellten Wegeabschnitte wurden nicht im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks mit Beteiligten begangen und beurteilt.

3. Die Erreichbarkeit des Südufers am Halterner Stausee von der Innenstadt

Haltern am See definiert sich auch als „Freizeitstadt und Ausflugsziel“ und will dafür „einen verträglichen Verkehrsmix“ für die Zukunft“ erreichen.²⁵ Insofern möchten Tagesgäste vom Bahnhof direkt zum Halterner Stausee mit seinen Freizeitangeboten gelangen (siehe Abschnitt 4.). Mit einer angenehmen Erreichbarkeit über die Stadtpromenade zur Innenstadt in nur etwa 15 Minuten zu Fuß ist ein vorheriger Durchgang durch die sehr ansehnliche Innenstadt über den Marktplatz eine attraktive Variante. Genauso ist z.B. nach einem Bad im Stausee eine kleine Stadtbesichtigung mit Café-Besuch ein angenehmer Tagesausklang. Vom Wegeverlauf ist diese Variante mit einem verträglichen Umweg von insgesamt etwa 15 Minuten deutlich abwechslungsreicher. Dennoch werden bisher die Ausflugsziele Freizeitbad/Seebad und Innenstadt am Bahnhof getrennt (entweder / oder) dargestellt (siehe 020).

071 **Im Hinblick auf die touristische Stadtbewerbung und die Förderung der innerstädtischen Gewerbe wird empfohlen, zukünftig verstärkt den Weg zum Stausee über die Innenstadt heraus-zustellen und eine geschlossene Wegweisung für diese Stadtbesichtigungs- und Wanderoute anzubieten.**



072 Der Straßenzug von der Rochfordstraße über die Merschstraße zum Markt und dann weiter die Lippstraße entlang zum Schützenwall/Ebert-Wall wurde nicht in den Check einbezogen. Es handelt sich um den Innenstadt-Kern mit anfänglich einem verkehrsberuhigten Bereich und insgesamt sehr geringem Autoverkehr. Eine weitere Umgestaltung wird nicht als prioritär eingeschätzt.



073 Am Ende der Lippstraße verlässt man die Innenstadt und der Weg führt geradeaus auf den promenadenartigen Lippspieker. Eigentlich könnte man hier eine komfortablere Querungsanlage erwarten,

ohne Fußgängersperrketten, in direkter Wegführung.

„Radfahrer- und Fußgängerfurten sollen vom Rand der parallel verlaufenden Straße wegen des besseren Sichtkontakts möglichst wenig abgerückt werden.“²⁶



- 074 Der Standort der Signalgeber würde dies ohne viel Aufwand ermöglichen, in dem lediglich die ohnehin kaum noch erkennbare Furt nach links verschoben wird.

Auch sind vorgezogene Gehwege (Gehwegnasen) auf beiden Seiten möglich.

Daneben befindet sich der Parkstreifen.



- 075 Ein weiteres Beispiel der sehr unscheinbar geratenen Fußgänger-Wegweisung. Soweit man es überhaupt lesen kann, schrecken die fast 4 Kilometer bis zum See Spaziergänger eher ab.



- 076 Der Weg Lippspieker beginnt unmittelbar an der Kreuzung Schüttenwall / Lippstraße / Ebert-Wall und ist intensiv gegen das Befahren von Kraftfahrzeugen gesichert.



- 077 Es folgt eine sehr gut gestaltete Promenade mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, einem Spielplatz, Bewegungsgeräte und sogar einem historischen Bockkran aus dem ehemaligen Hafen. Hier sind auch die Wellen am Wegesrand zu finden und die hellblaue Farbe ist vorherrschend. (siehe 002)



- 078 Eine derartige Bahnunterführung findet man derzeit in nur recht wenigen deutschen Städten.



- 079 Etwas in die Jahre gekommen und dennoch sehenswert, die Unterführung der Bahngleise.



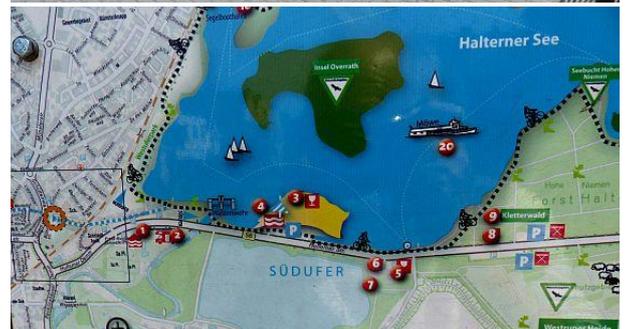
- 080 **Am Ende fehlt ein Hinweis, dass man die linke Rampe wählen soll.**



- 081 Ein deutlich besserer Plan am Ausgang der Unterführung

weist leider keine Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs aus. An dieser Stelle wäre es sogar nützlich, den Fahrplan auszuhängen.

Menschen ohne Ortskenntnisse können sich sehr leicht in den Entfernungen täuschen.



- 082 Es folgt eine wiederum unkonkrete Wegweisung zum Halterner Stausee 3,3 km bzw. 0,5 km halblinks. Menschen ohne Ortskenntnisse wollen aber ein Ziel erreichen, entweder nur auf den See blicken, im Freibad oder im See baden oder klettern.



- 083 Nimmt man die 3,3 km ernst, führt der Weg wiederum zu einer langen, sehr schönen Promenade mit viel Schatten südlich der Hullerner Straße.

Gerade hier wären ein paar Bänke hilfreich.



- 084 Leider muss man laut Wegweisung diese Promenade bereits nach wenigen Schritten wieder verlassen.



- 085 Man wird direkt auf einen Parkplatz geführt, ohne weitere Wegweisung und ohne Fußwegführung.



- 086 Auf der anderen Seite befindet sich eine Unterführung des Hulterner Dammes, die laut Wegweisung zum „Freibad“ führt.



22

- 087 Wenn man sich diesen Tunnel nicht antun will, gibt es als einzige Alternative einen links abbiegenden geheimnisvollen schmalen Weg.



- 088 Dieser führt allerdings nur auf eine weitere Parkplatzzufahrt mit einem Wegweiser „Seebad Fußweg 8 Min.“. Für Autofahrende können also die bisherigen 3,3 km in 8 Minuten überwunden werden. Eine erstaunliche Angabe.



- 089 Wenn man den Parkplatz auf der anderen Seite wieder verlässt, befindet man sich auf der Promenade, die man per Wegweisung vor wenigen Minuten verlassen hatte (054). Diese kleine Abschweifung verdeutlicht, **■** dass man mit Wegweisungen deutlich sensibler umgehen muss.



- 090 Am Ende der Promenade muss der Abzweig der Hullerner Straße überquert werden. Hier leuchtet bereits der Halterner Stausee auf der linken Seite das erste Mal auf diesem Weg durch die Bäume.



- 091 Dieser kleine Rastplatz ist nicht besonders herausgearbeitet. **■ Eigentlich ein wenig schade, da er auf einem Spazierweg aus der Stadt weitgehend auf einer Promenade erreichbar ist.**



23

- 092 **■ Der weitere Weg zum Seebad ist wiederum nicht als solcher gekennzeichnet.** Auch die Fahrradwegweisung an dieser Stelle weist kein Ziel am Halterner See aus. Für die Erreichung des größten Highlights der Stadt ungewöhnlich. Man kann nur ahnen, dass dieser gemeinsame Fuß- und Radweg benutzt werden muss.
- 093 Die Brücke über den wasserläufigen kurzen Verbindungsteil zwischen dem Stausee und der Lippe im Süden ist derzeit gesperrt.



- 094 Die Überquerung an dieser Stelle ist sicher ein Höhepunkt auf diesem Weg. Die Umleitung über den stark befahrenen Hullerner Damm (Bundesstraße B58) ist natürlich weniger angenehm, aber hoffentlich nur kurzfristig.



095 **Auch hier gibt es weder für Radfahrende noch für Zu-Fuß-Gehende eine naheliegende Zielangabe.**



096 Allerdings deutet die Beschilderung der Umleitung an, dass hier auch mit Fußgängern zu rechnen ist.



097 Nach der kurzen Umleitung geht es weiter auf einem sehr angenehmen Waldweg.



098 Der Abzweig zum Seebad (nach links) ist zwar mit einem großen hölzernen Tor und Infotafeln versehen,

bietet aber leider für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende und ÖPNV-Benutzer keine angemessenen Informationen.



099 Das Tor ist offensichtlich nur für die vom Parkplatz kommenden Autofahrenden errichtet worden



100 Nach wenigen Schritten ist der Eingang zum Seebad erreicht. Trotz der schweißtreibenden Temperaturen am 20. Mai 2022 ist es „wetterbedingt... vorübergehend geschlossen“.



- 101 Der Weg vom Bahnhof bis zum Seebad kann durchaus als ein Weg bezeichnet werden, der sehr gut zu Fuß in etwa einer Stunde zurückgelegt werden kann.

Dafür müsste er allerdings einen zumindest kleinen kostenfreien Zugang mit Seeblick bieten.

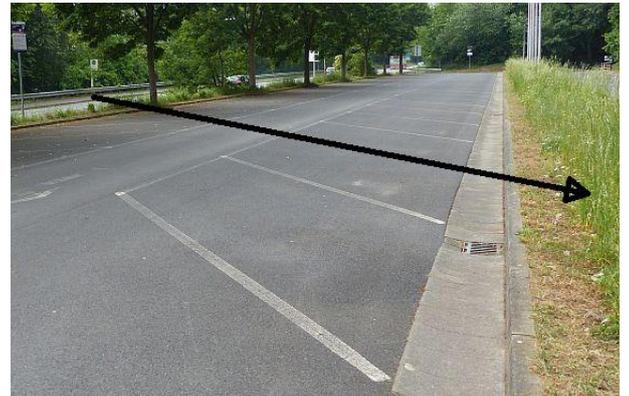


- 102 Wer das Seebad der Stadt Haltern am See mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen möchte, steigt an dieser Haltestelle aus. Dann muss die Bundesstraße B58 ohne jegliche Querungshilfe überquert werden. Auf dem Hullerner Damm gilt an dieser Stelle eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 70 km/h. Nicht nur für ältere Menschen oder Familien mit Kindern eine überaus gefährliche Situation.



- 103 Danach müssen die Zu-Fuß-Gehenden auch noch den großen Parkplatz, ebenso ohne eine entsprechende Markierung, überqueren.

Ohne eine Querungshilfe am Hullerner Damm ist dies eine unzumutbare Erreichbarkeit einer Badeanstalt. Eine Alternative wäre es, wenn der Bus hier einbiegt und die Haltestelle zum hölzernen Tor verlegt wird. (siehe 099)



- 104 Aus dem Seebad kommend führt der Weg zuerst einmal wie zum Parkplatz in Richtung hölzernes Tor.



- 105 Dann aber muss man, wenn man sich örtlich auskennt, den Hauptweg nach rechts verlassen und den Waldweg wählen.



- 106 An der Stelle, wo der Parkplatz den Wald bis fast zum Weg einschneidet, muss man die Einfahrt zum Parkplatz begehen.



- 107 An der vorderen Stelle der Parkplatzeinfahrt vom Hullerner Weg befinden sich Leitplanken, die im Normalfall schwächere Verkehrsteilnehmer schützen sollen. Hier aber muss man auf der Seite der Leitplanke weitergehen.



- 108 Dann erreicht man den Weg zur Haltestelle in Richtung Stadt.



- 109 Ortsunkundige müssten eigentlich die Straßenseite wechseln, um den Standort der Haltestelle ausfindig zu machen.

■ Dies ist ebenfalls eine unakzeptable Zuwegung zu einer Haltestelle.



■ Die gesamte Infrastruktur ist offensichtlich darauf ausgerichtet, dass die Gäste des Seebades mit dem eigenen Kraftfahrzeug anreisen.

Eine nach den Leitlinie des ISEK, in der allerdings nur wenige Wege außerhalb der Innenstadt betrachtet wurden, nicht mehr zeitgemäße Annahme: „Als Handlungsfelder können identifiziert werden: [...] Wege und Verknüpfungen als einladende Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen Quartieren und den Frei- und Erholungsräumen.“²⁷ Dafür ist der Bahnhof stärker in den Focus geraten und soll noch attraktiver erreicht werden können. Dafür muss dann allerdings auch die weitere

■ Wegeanbindung über die Innenstadt hinaus zumindest deutlicher und eindeutiger erfolgen und die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.

- 110 Das zeigt letztlich auch der Blick auf den Fahrplan der Buslinie 272: Anbindung mit ganz wenigen Ausnahmen alle Stunde. Die gleiche Zeit, die man zu Fuß auf dieser Strecke zurücklegt.

Uhr montags - freitags		Uhr samstags		Uhr sonntags und feiertags	
5	56 ^a	5		5	
6	21 56	6		6	
7	56	7	56 ^a	7	
8	56	8	56 ^a	8	
9	56	9	56	9	
10	21 56	10	56	10	56
11	56	11	56	11	56
12	56	12	56	12	56
13	56	13	56	13	56
14	56	14	56	14	56
15	56	15	56	15	56
16	56	16	56	16	56
17	56	17	56	17	56
18	56	18	56	18	56
19	56	19	56	19	56
20	56	20	56	20	56 ^a

Der weitere Weg z.B. bis zum Kletterwald, Hochseilgarten, Biergarten wurde nicht untersucht, weil an der aufgezeigten Strecke zum Seebad bereits beispielhaft für eine Route außerhalb der Innenstadt möglicher Handlungsbedarf aufzuzeigen war.

4. Die Erreichbarkeit des Südufers am Haltener Stausee vom Bahnhof aus

- 111 Bisher wurde offensichtlich davon ausgegangen, dass Tagesgäste zum Seebad den direkten Weg vom Bahnhof aus wählen (vgl. 020) und dafür den Bus benutzen, oder das Seebad mit einem Fußweg von lediglich 20 Minuten erreichen.



■ **Diese Angaben auf der Tafel für Ausflugsziele sollten noch einmal überdacht und entsprechend korrigiert werden.**

- 112 Der Weg führt über die südliche Seite des Busbahnhofes, der nicht wie in vielen anderen Städten dieser Größenordnung überdimensioniert wirkt.



- 113 Für Busbahnhöfe typisch und leider auch hier: Die Übergänge für die Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs sind weder abgesichert, noch deutlich markiert.



■ **Es wird eine deutliche Markierung der Übergänge empfohlen, z.B. mit blauen Streifen** (wie in 002 empfohlen und in 032 dargestellt)

- 114 Der Weg führt nicht auf einen Gehweg im Bahnhofszufuhrweg, sondern auf einen Parkstreifen.



- 115 Der Übergang zur kleinen Grünanlage Kolkenloch ist aber schon allein durch die aufgestellte Informationstafel deutlich ersichtlich (siehe 001 und 135).



- 116 Es folgt ein sehr angenehmer Gehweg unter Kastanien auf der nördlichen Seite des Bahnhofszufuhrweges...



- 117 ... mit einem wechselnden Belag. Trotz der hervorgehobenen Grundstücksausfahrt ist er aber als barrierefreier Weg nutzbar.



- 118 Die Treppe zur Bahnunterführung Recklinghäuser Damm auf der anderen Straßenseite am Ende des Bahnhofszufuhrweges ist nicht auf den ersten Blick erkennbar.

An dieser Stelle ist das Querparken im Grundstückszufahrtsbereich zum Erreichen der barrierefreien Unterführung ungünstig.



- 119 Die Wegweisung folgt etwas spät und ist (vgl. auch 071 und an anderen Stellen) auch nicht eindeutig.

Als Leitsystem deutlich günstiger wäre die Anbringung von blauen Streifen hin zur Treppe (siehe 032).

Darüber hinaus wird empfohlen, auf die barrierefreie Unterführung hinzuweisen, die erst ein Stück weiter in der Recklinghäuser Straße (nach links) **beginnt.**



- 120 Immer wieder erstaunlich sind die Entfernungsangaben auf den Wegweisungen, hier: Zum Bahnhof 0,3 km + zum Stausee 1,1 km, während am Bahnhof noch in der Summe 1,8 angegeben wurden.



- 121 Der Abgang zur Bahnunterführung...
- 122 ... führt direkt auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Dies kann, insbesondere bei diesem abschüssigen Gelände, zu gefährlichen Konflikten führen. In den Regelwerken wird stets von einer Trennung dieser beiden Verkehrsarten ausgegangen, aber bei derartigen Unterführungen ist dies sehr umstritten. Zumal hier der Treppenabgang auf der anderen Seite folgt und ein Radweg auf einer Seite stets bei einem dieser Treppenzugänge problematisch ist. Hinzu kommt, dass man als Fußgänger häufig entweder im Dämmerlicht tappt oder geblendet ist, da hilft auch die Tunnelbeleuchtung wenig.
- 123 **Um die Aufmerksamkeit der Radfahrenden zu erhöhen und ihre Geschwindigkeit zu reduzieren wird empfohlen, jeweils an den Treppenzugängen auf der entsprechenden Spur blaue Streifen (siehe 032) anzubringen.**
- 124 Hier ist es einmal anders herum: Die Wegweisung für den Fußweg ist für den barrierefreien Abgang gedacht ...
- 125 ... auf der daneben liegenden Treppe würde man aber direkt zum weiteren Wegeverlauf kommen. Auch hier ist also eine klarere Wegweisung notwendig.
- Wenn man den Vorschlag der blauen Markierung aufgreift (siehe 123), müsste man nur zusätzlich oben an der Rampe eine weitere korrekte Wegweisung für den barrierefreien Abgang vorsehen.**



- 126 Dort steht nämlich eine Wegweisung in Richtung der Fortsetzung der Recklinghäuser Straße und die führt nun gerade nicht zum angezeigten Stausee.

Diese Wegweisung muss auf jeden Fall korrigiert werden.

- 127 Glücklicherweise kann man sich an der Fahrradwegweisung orientieren und die gibt (unten rechts) die richtige Richtung an.

- 128 Man muss also entgegengesetzt zur Aufgangsrichtung der Rampe am Geländer entlang zurück gehen....



31

- 129 ... und kommt dann am Treppenaufgang (125) an. Hier geht es dann geradeaus in Richtung Nordosten weiter.



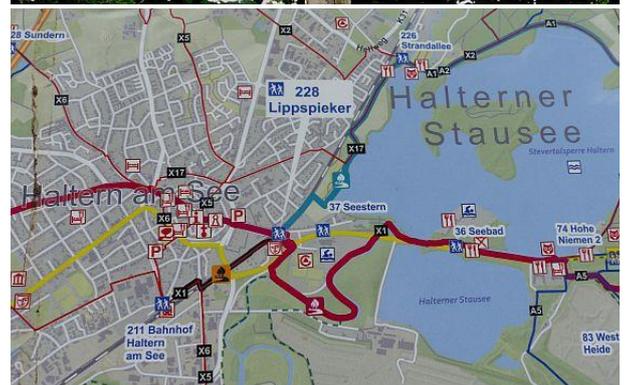
- 130 Der gemeinsame Fuß- und Radweg zwischen den Bahngleisen und den Stadtwerken, später der Kläranlage Haltern-Mitte, ist wohl unter fast allen Witterungsbedingungen (pralle Sonne, Regen) kein angenehmer Gehweg. Es fehlt an allem, was ein wenig attraktiv machen kann, auch an Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz.



- 131 Mit Ausnahme der Unterquerung des Recklinghäuser Dammes, hier kann man sich bei Regen unterstellen.



- 132 Am nächsten Abzweig muss man sich für den Weg geradeaus (rechts) entscheiden.
- 133 Nach links geht es zur Stadtmitte und das ist über der Unterführung deutlich angezeigt. Hier kommt man heraus, wenn man den Weg über die Stadt (Abschnitt 3.) gewählt hat am Ende des Lippspieker (079).
- 134 Die Fußgängerwegweisung zum Halterner Stausee zwischen 0,5 km (hellblau nach rechts, unten) und 3,3 km (lila nach rechts, oben) ist unpräzise (083). Zum Seebad muss der Weg mit der Angabe 3,3 km gewählt werden (nach rechts).
- 135 Angegeben werden auf der Infotafel am Bahnhof 1,8 km (siehe 111). Unsere Messung ergab im Verlauf der Angabe auf der Bahnhofstafel etwa 2.25 km bis zum Eingang des Seebades. Davon waren etwa 0,6 km „Durststrecke“ (129-132) und noch einmal etwa 1 km auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg direkt entlang der Bundesstraße 58 Hullerner Damm. Geht man den rot eingetragenen Weg in der am Bahnhofzufuhrweg aufgestellten Karte, ist dieser noch einmal weiter.
- 136 Wir empfehlen deshalb die Promenade südlich der Hullerner Straße (identisch mit 054) und damit nördlich vom Hullerner Damm. Der südlichere Weg um das Hallen- und Freibad Aquarell herum wäre dann ein alternativer Wanderwegabstecher (X1). Der weitere direktere Wegeverlauf wurde bereits dargestellt (Abschnitt 3.).



5. Die Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums Haltern am See vom Bahnhof aus

Die archäologische Landesausstellung Nordrhein-Westfalen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, kurz LWL-Römermuseum, gehört neben der Stadtmitte und den Angeboten rund um den Halterner Stausee zu den touristisch beworbenen Orten in Haltern am See.

- 137 Insofern ist er auch auf der Infotafel am Bahnhof als eines der Ausflugsziele aufgenommen worden. Angezeigt wird eine Entfernung von 1,5 km und 19 Minuten. Problematisch ist der hohe Wegeanteil von 1,0 km auf der stark befahrene Bundesstraße B58 Weseler Straße entlang.



Es sollte versucht werden, einen möglichst großen Wegeanteil der Weseler Straße zu vermeiden.

Eine direkte Straßenverbindung gibt es nicht. Es sollen folgend nur ein paar alternative Wegeführungen kurz angedacht werden. Eine genauere Betrachtung wäre erst nach einer Entscheidung über den gewünschten Wegeverlauf sinnvoll.

- 138 Die Annabergstraße ist ab Bahnhof bisher auf der südöstlichen Seite Brachland und soll durch „urbanes, hochwertiges Gewerbe“ bebaut werden. Die bisher vorliegenden Pläne deuten nicht darauf hin, dass die Wegeverbindung für das Zu-Fuß-Gehen dadurch attraktiver wird.²⁸



- 139 Die Bedingungen werden auch nach dem Abzweig Philippistraße nicht deutlich besser. Abzubiegen ist an der Pitter-Bey-Straße und über die Burbrockstraße erreicht man die Weseler Straße, allerdings auch schon ein wenig zu weit westlich. Man muss also ein paar Schritte zurück gehen.



- 140 Wenn man im Verlauf der Annabergstraße bereits in die Philippistraße einbiegt und dann nach links in die Conzeallee, ist dieser gemeinsame Fuß- und Radweg durchaus angenehmer, stößt dann aber wieder auf die Kreuzung Burbrockstraße/Pitter-Bey-Straße/Im Brook.



- 141 Es folgt ein kurzer, allerdings auch nicht besonders fußverkehrsfreundlicher Straßenabschnitt.



- 142 Der derzeitige Vorteil dieser beiden Varianten, bevorzugt der über die Conzeallee, ist das Vorhandensein eines gesicherten Überweges über die Bundesstraße B58 Weseler Straße durch eine Lichtsignalanlage.
- 143 Eine nach der Planung einer Stadtpromenade (siehe 034) sinnvollere Variante wäre die Nutzung dieser (wie in 027 bis 034 beschrieben) und am ersten eingetragenen Abzweig in Höhe der Trappstiege in Richtung Westen (nach links) in den Verbindungsweg im Schulzentrum einzubiegen.
- 144 Da muss derzeit noch ein Fußgänger-Sperrgitter umgangen werden, aber das dürfte ein Relikt vergangener Verkehrsplanerzeiten sein.
- 145 Danach folgt schon jetzt eine breite freundliche Häuserschneise zwischen den Schulgebäuden mit Sitzmöglichkeiten und Spielgeräten (hier im Rückblick),...
- 146 die in einen schmaleren Weg bis zur Philip-pistraße mündet. Von dort aus kann der Weg (nach rechts) über die Schuchardtstraße oder ein paar Schritte (nach links) zur Conzeallee und dann die Josef-Starkmann-Straße bis zur Weseler Straße fortgesetzt werden.



- 147 Wird der Weg über die Josef-Starkmann-Straße gewählt, folgt die kürzeste Verbindung über die Bundesstraße bis zum Museum.



- 148 Das Römermuseum ist bereits nach wenigen Metern zu erahnen, doch gibt es kaum Verkehrslücken in beiden Richtungen, um die Fahrbahn zu überqueren.



- 149 Die Mittelinseln stellen sich als Straßenbegleitgrün heraus und sind keine Querungshilfe.



- 150 Auch an der Stelle, wo man sich sicher ist, gegenüber den Museumseingang ausge-macht zu haben, hat man große Schwierigkeiten, die Straßenseite zu wechseln.

An dieser Stelle sollte es eine Querungsanlage geben, zumindest eine ausreichend breite Mittelinsel.



- 151 Eine Mittelinsel gab es etwa gegenüber der einmündenden Arminiusstraße, aber an dieser Stelle war der Standort des Museums noch nicht wahrzunehmen. Eine weitere Querungshilfe ist die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Burbrockstraße/Zum Silberberg (vgl. 142), doch auch die ist an der Stelle des Überquerungswunsches nicht unbedingt zu erkennen.



- 152 Wenn man sich erst einmal auf der richtigen Straßenseite befindet, muss der große Parkplatz ohne Wegemarkierung überquert werden, und man sucht erst einmal den Eingang.



153 Man muss sich vortasten, der Eingang scheint direkt hinter dem Gebüsch zu liegen.



154 Für Museums-Gäste, die zu Fuß unterwegs sind, keine einladende Eingangssituation. Es ist alles auf die Anreise mit dem Pkw, bzw. Bus und der Benutzung der Parkflächen ausgerichtet.



155 Eine Besonderheit sind die Fahrradabstellanlagen mithilfe einer durchgehenden Stange an der Rückseite eines Pkw-Parkplatzes. Diese sind sicher nur benutzbar, wenn keine Pkw's dort parken. Ansonsten fahren die Fahrzeuge so dicht heran, dass man an die Fahrradabstellplätze nicht mehr herankommt.



Notwendig sind Fahrradabstellplätze, für die eine eigene auch stets erreichbare Fläche zur Verfügung steht.

156 Es ist dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen, den Landschaftsverbänden Rheinland (LVR) und Westfalen-Lippe, dem Landesverband Lippe und der Stadt Köln als Träger des Museums dringend anzuraten,

die direkte Erreichbarkeit des Römermuseums speziell für Fußgänger und Radfahrer zu analysieren und deutlich zu verbessern.



6. Weitere Straßenabschnitte bzw. Situationen, die im Rahmen der Begehungen aufgefallen sind

Eine Stadt wie Haltern am See kann nicht durch einen Fußverkehrscheck in wenigen Stunden flächenmäßig erfasst werden. Deshalb wurde in den vorangestellten Abschnitten jeweils eine bestimmte Wegeverbindung betrachtet. Dabei gab es selbstverständlich hier und da auch Einblicke in Situationen an anderer Stelle, die hiermit zumindest einmal kurz mit erwähnt werden sollten:

- 157 Die Kreuzung Recklinghäuser Straße / Zu Pastors Kamp in der südlichen Innenstadt mit ihren ungeordnet abgestellten Kraftfahrzeugen auf der einen...



- 158 ... und einer völlig überdimensionierten und damit ungenutzten Verkehrsfläche auf der anderen Seite

wartet geradezu auf eine städtebauliche Aufwertung.



37

- 159 Überaus ungewöhnlich ist die Situation an der Einmündung der Reckling-Straße und der Bahnhofstraße (links) in den Friedrich-Ebert-Wall: Hier befindet sich ein Fußgängersperrgitter quer über den Gehweg direkt vor der Furt.



- 160 Möglicherweise war das als Bremse für zu schnellen Radverkehr gedacht. Wenn das der Grund war

muss daneben ein ordentlicher Radweg durchgeführt werden.

Der Platz ist an dieser Stelle vorhanden. So geht das jedenfalls nicht.



- 161 Eine ähnliche Situation gibt es in der Bahnhofstraße vor einer Arztpraxis, möglicherweise mit der gleichen Begründung umgesetzt.

Auch diese Sperren sollten entfernt werden.

Der Radverkehr muss konsequent auf die Straße geführt werden.



- 162 Fußgängersperrgitter können durchaus einmal sinnvoll sein, z.B. direkt vor Schu-
leingängen an Straßen mit starkem Auto-
verkehr. In der Holtwicker Straße sollen sie
entfernt werden (siehe Abschnitt 1. Promenade).
Da nicht geprüft werden konnte, an welchen
Stellen in der Stadt sich noch derartige nicht
regelkonforme Sperranlagen quer auf
Gehwegen befinden,



■ kann nur allgemein eine städtische Erfassung und ein Rückbau empfohlen werden.

- 163 Das Parken auf Gehwegen, wie hier z.B. in
der Straße An der Trappstiege ist mittlerwei-
le verstärkt ein Problem außerhalb ver-
kehrsberuhigter Innenstädte in Siedlungs-
gebieten, in denen grundsätzlich Flächen
privater Art zum Parken zur Verfügung ste-
hen oder eigentlich stehen müssten. Das
trifft auch in Haltern am See zu.



■ Letztlich geht das nur über die Beschlussfassung über Parkkonzepte von Quartier zu Quartier.

Eine erfahrungsgemäß sehr mühsame aber einzig zielführende Vorgehensweise.

- 164 Die derzeitige Baustelle an der Zufahrt Müh-
lenstraße in den Schüttenwall am Raiffei-
senplatz ist für den Fußverkehr nicht gesi-
chert. Zwar kommt man in Richtung Norden
durch die Lichtsignalanlage am Kreisver-
kehr auf die andere Straßenseite...



- 165 ... nicht aber mehr zurück auf die südwestli-
che Straßenseite bzw. von dort kommend
nicht auf die andere Straßenseite.

■ Baustelleneinrichtungen müssen von der Stadt genehmigt werden.²⁹



- 166 Zum Schluss sei noch auf eine äußerst ge-
fährliche Situation an der Einmündung der
Josef-Starkmann-Straße in die Conzeallee
hingewiesen, die möglicherweise mit einem
gärtnerischen Scherenschnitt zumindest zu
vermindern ist: Familien und auch einzelne
Kinder aus dem Kindergarten gegenüber
dem Sportplatz treffen hier ohne Sichtkon-
takt auf eine Straße mit Fahrrad-, und ver-
botenerweise sogar Motorradverkehr. In nur
einer kurzen Beobachtungszeit fanden zwei gefährliche Situationen mit frei laufenden Klein-
kindern statt. Hier sollte schnellstens etwas geschehen:



■ Zuallererst muss der Sichtkontakt durch Entfernung der Büsche hergestellt werden.

Darüber hinaus sollten auf der Fahrbahn Conzeallee jeweils kurz vor der Einmündung der Josef-Starkmann-Straße Warnsignale (z.B. Zeichen 136 StVO Kinder) aufgetragen werden.

7. Quellen und Anmerkungen:

- ¹ ISEK Junker + Krause Stadtforschung Planung, stadtraum Architekturgruppe (Hrsg.): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt Haltern am See, Endbericht, Dortmund, Düsseldorf, April 2019
- ² SVK Zwischenstand: Städtebauliches Verkehrskonzept für die Stadt Haltern am See, 1. Sitzung Arbeitskreis Mobilität 31.01.2022, Projektbearbeitung: büro stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co.KG
- ³ SVK, a.a.O., Folie 3
- ⁴ GESETZ: Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegenetzes, in der Beschlussvorlage des Landtages vom 4. November 2021, Abschnitt 1 Allgemeines, §1 Geltungsbereich und Begriffsbestimmung
- ⁵ GESETZ, a.a.O., Abschnitt 3 Fußverkehr, §14 Fußverkehrsnetze
- ⁶ ISEK, a.a.O., 5.2 Entwicklungsziele und Leitbild, Qualität und Nachhaltigkeit, Seite 39
- ⁷ Beim „Blitzlicht“ handelt sich um einen praxisbezogenen Fußverkehrs-Check für eine recht schnelle und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird und dies kann bei den Betrachtern subjektive Erkenntnisse auslösen. Das Verfahren setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und -vorschläge, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Es kann daraus aber durchaus auch eine gutachterliche Stellungnahme entstehen. Das Format kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Die Methode beinhaltet allerdings erst einmal keinen Ansatz für eine Bürgerbeteiligung, sondern ist eine hilfreiche Grundlage, um darauf aufbauend eine Begehung durch eine Gruppe durchführen zu können. „Blitzlicht“ wurde nach der „Burano-Methode“ als zweitältestes auf den Fußverkehr ausgerichtete Format bereits Ende der 1970er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und später vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. recht häufig in deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de)
- ⁸ FV Zukunftsnetz Mobilität NRW: Bewerbung Fußverkehrs-Check NRW 2021 vom 23.02.2021.
- ⁹ Herr Ingo Stapperferne, Frau Carolin Ostrop, Herr Gunter Albrecht, Frau Amina Kaiser
- ¹⁰ „Wetterleuchten“ ist ein Fußverkehrs-Check-Format, das als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check, z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreter/innen aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor- und zur Diskussion und Abstimmung gestellt. Diese Methode wurde von Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.) im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ entwickelt, erstmals in der Stadt Jena erprobt und danach bereits in einigen deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de).
- ¹¹ Das Wappen-blau (Halfter in weiß auf blauen Untergrund) dürfte für den Einsatz im öffentlichen Raum zu dunkel sein.
- ¹² Der Stadtplan mit Umgebungskarte vom Städte-Verlag wird derzeit auch von der Stadtagentur Tourist-Information versandt und ist als Orientierungsgrundlage für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende nicht nur im Aushang ungeeignet.
- ¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr MWBF (R2), Ausgabe 2007, 4.4 Angabe von Distanzen
- ¹⁴ ISEK, a.a.O., 6.5 / 2.12 Stadtpromenade Holtwicker Straße, Seite 61, 62
- ¹⁵ Marler Zeitung, 14.07.2022, „Annabergstraße: Autofahrer verlieren die Nerven und hupen Fußgänger weg“
- ¹⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 3.3 Markierung (2) und (3)
- ¹⁷ In anderen Städten verwendet wurden z.B. Farben der Fa. Swarco Limburger Lackfabrik GmbH: H15 Limboute 2-K K809 verkehrsblau ca. RAL 5017 und Härter 8623 für 2-K Epoxid.
- ¹⁸ SVK, a.a.O., Folie 20
- ¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 2006, 6.2.1.1 und: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 2002, 3.3.6.2
- ²⁰ ISEK, a.a.O., 6.7 / 1.6 und Karte Seite 70
- ²¹ SVK, a.a.O. Folien 5 und 22
- ²² ISEK, a.a.O., 6.2 / 1.6 Machbarkeitsstudie und Wettbewerb Kardinal-von-Galen-Platz, Seite 49
- ²³ SVK, Folie 7, z.B. Irrgarten, Grillanlagen, Boccia-Feld, Kräutergarten, Blumengarten, etc.
- ²⁴ ISEK, a.a.O., 6.4 / 2.10 Aufwertung B58 Rochfordstraße, Seite 59
- ²⁵ ISEK, a.a.O., 6.1 / 1.1 Verkehrskonzept, Seite 46
- ²⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, R1, Ausgabe 2010, 3.6 Furten
- ²⁷ ISEK, a.a.O., 5.1 Stärken, Schwächen und Handlungsfelder, Handlungsfelder, Seite 38
- ²⁸ SVK, a.a.O., Folie 7 sowie gesonderte Skizze der geplanten Bebauung
- ²⁹ <https://www.geh-recht.de/zustaendigkeiten-baustellen.html>
Fotos, wenn nicht anders angegeben, vom Verfasser.